

# Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie Państwa.

Zeszyt XLV. — Wydany i rozesłany dnia 3 września 1870.

## 109.

### Dokument koncesyi z dnia 25 czerwca 1870,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej: a) z Nimburga do granicy państwa pod Deczynem (Tetschen) z linią boczną do Pragi; b) od granicy państwa pod Dolną Lipką (Niederlipka) do stósownego punktu kolei berneńsko-pragskiej pod Uściem nad Orlicą (Wildenschwert); c) z pewnego punktu linii wymienionej pod b) do północno-zachodniej kolei austriackiej pod Chlumcem; nakoniec d) z pewnego punktu linii wymienionej pod b) do stósownego punktu ramienia Pardubice Niemiecko Brodzkiego północno-zachodniej kolei austriackiej.

**My Franciszek Józef Pierwszy,**

**z Bożej Łaski Cesarz Austriacki;**

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawoni, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Areksiąż Austrii; Wielki Księże Krakowa; Księże Lotaryngii, Salzburga, Styri, Karynty, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Śląska; Wielki Księże Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcny Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Hugo księże Thurn i Taxis, Franciszek Altgraf Salm-Reifferscheid, Ludwik Baron Haber, Fryderyk Schwarz i Jan Liebig i spółka podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej: a) z Nimburga do granicy państwa pod Deczynem z linią boczną do Pragi; b) od granicy państwa pod Dolną Lipką do stósownego punktu kolei berneńsko-pragskiej pod Uściem nad Orlicą, wraz z ramionami i łączącemi tę linię z liniami północno-zachodniej kolei austriackiej, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogólna, udzielić wspomnionym petentom tą koncesyę na zasadzie ustawy z dnia 13 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 56) o uwolnieniu nowych linii kolei żelaznych od podatków, jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonarzom prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej:

- a) z Nimburga do granicy państwa pod Deczynem, z linią boczną do Pragi;
- b) od granicy państwa pod Dolną Lipką do stósownego punktu kolei berneńsko-pragskiej pod Uściem nad Orlicą;

- c) od pewnego punktu linii wymienionej pod b) do północno zachodniej kolei austriackiej pod Chlumcem; natomiast
- d) z pewnego punktu linii wymienionej pod b) do stósownego punktu ramienia Pardubice-Niemiecko Brodzkiego północno-zachodniej kolei austriackiej.

Gdyby rozpoczęta obecnie budowa ramion łączących linie a) i c) na Wielki Wosiek nie uczyniła zadość wymaganiom obrotu, natęczas koncesyonarzy będą mieli prawo zbudować pomiędzy linią wosiecko-chlumecką a wosiecko-nimburgską krótsze ramię łączące.

Koncesyonarzy zobowiązują się nadto połączyć na żądanie administracji państwa linię pod a) wymienioną, od Mielnika, z koleją turnowsko-kralupsko-pragską pod Neratowicami na prawym brzegu Łaby, jakież przewieźć do skutku pod Uściem nad Łabą połączenie z kolejami żelaznymi po lewym brzegu.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu tych kolei mają być wykonane według planów szczegółowych, przez ministeryum handlu zatwierdzonych.

W szczególności należy także przy budowie stosować się do wymagań jakie postawi ministeryum handlu, jakież do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Pozwolenie na zmiany w planach budowy zastrzega się administracyi państwa jeżeli takowe w skutek rezultatu rewizji technicznej, tudzież w skutek oględzin śladu, przedsięwziąć się mających przez komisję polityczną w myśl przepisu §. 6 ustawy o koncesyjach na koleję żelazną okażą się potrzebnemi tak w interesie obrotu publicznego, jak dla zabezpieczenia trwałości kolei, tudzież dla zadość uczynienia postanowieniom prawnym.

Gdyby przy wykonaniu budowy okazało się że ze względów budowniczo-ekonomicznych lub ze względu na ruch, potrzebną lub pożądaną jest zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, która jednak niezmienia kierunku kolei oznaczonego w §. 1 i w obec śladu zatwierzonego nie może w ogólności pogorszyć stosunków poziomu i kierunku, do zmiany takiej potrzeba uzyskać pozwolenie administracyi państwa.

Budowa ziemna sieci kolei może być ograniczona na pokład pod jedną kolej.

Administracya państwa ma prawo domagać się wznowienia budowy ziemnej pod drugą kolej, tudzież położenia tejże w miejscowościach, w których uzna tego potrzebę, jeżeli w ciągu dwóch po sobie następujących lat, roczny przychód brutto z jednej mili przewyższy sumę 180.000 zł. srebrem.

Względem użytkowania dworców kolei już istniejących, jakież wzgledem urządzenia służby ruchu w miejscowościach przejścia z jednej kolei na drugą, koncesyonarzy zobowiązują się zawrzeć ugode z interesowanymi administracyjami kolei. Koszta budowy w razie potrzeby rozszerzenia dworców obcych kolei winni ponieść koncesyonarzy.

Co do przedłużenia linii nimburgsko-deczyńskiej od granicy państwa do Saksonii, a względnie co do połączenia obustronnych kolei i służby ruchu, odnośnie postanowienia zapadną dopiero przy zawarciu traktatu państwowego z rzadem królesko-saskim, a koncesyonarzy obowiązani są poddać się tym postanowieniom, jakież wynikającym złąd obowiązkom. Zresztą przy zawieraniu i przy wykonaniu tego traktatu państwowego interes koncesyonarzy będzie ile możliwości przestrzeganym. Co do połączenia z linią pruską prowadzącą z Średnieolesią (Mittelwalde) aż do granicy państwa pod Dolną Lipką i co do służby ruchu w stacyi Średnieolesie, odnośnie postanowienia ułożone będą stósownie do traktatu państwowego z dnia 5 sierpnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 128) przy zawarciu ugody pomiędzy obustronnymi administracyjami kolei a koncesyonarzy obowiązani są poddać się postanowieniom artykułów XIV do XVII włącznie wspomnionego traktatu państwowego, i powinnościom złąd dla nich wynikającym.

Odnośna ugoda ma być przedłożona administracyi państwa do zatwierdzenia.

W braku porozumienia zastrzega się administracyi państwa prawo ustanowienia warunków co do wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych i co do łączenia linii z kolejami prowadzącemi z kopalni i innemi na własną potrzebę.

§. 3. Co do budowy linii konesyonowanych konesyonarzyse zobowiązują się a mianowicie: budowę linii Nimburg-Deczyn, wraz z linią boczną Lisa-Praga ukończyć w przeciągu lat czterech; budowę zaś linii Dolna Lipka-Uście nad Orlicą rozpocząć w przeciągu trzech miesięcy od dnia wystawienia dokumentu konesysi i w myśl traktatu państwowego z dnia 5 sierpnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 128) do czasu w którym ramię łączące pruskie w kierunku Kłodzka (Glatz) wybudowane będzie, ukończyć — i gotowe linie kolejowe oddać na użytku publiczny.

Konesyonarzyse są nadto obowiązani w przeciągu dwóch lat po otwarciu ruchu na linii Dolna Lipka-Uście nad Orlicą ukończyć i oddać na użytku publiczny podług własnego wyboru w każdym razie przynajmniej jedną z wymienionych w §. 1 pod c) i d) linii łączących kolej z północno zachodnią koleją austriacką, druga zaś linia łącząca ma być ukończona i oddana użytku publiczny w przeciągu lat czterech licząc od tego samego terminu, w przeciwnym razie konesesa na tę linię ma być uważana jako wygasła.

Dopełnienie tych zobowiązań konesyonarzyse winni zabezpieczyć administracyi państwa złożeniem kaucji w kwocie 300.000 zł. wal. austr.

Ta kwota kaucyjna winna być złożona w gotówknie lub w papierach giełdowych według wartości obiegowej albo w wexlach wypłacalnych przez bank, lub też w asygnatach kasowych jednego z wiedeńskich instytutów bankowych i będzie zwrócona, gdy zostanie udowodnionem odpowiednie użycie sumy po 1,200.000 złr. na cele budowy z jednej strony linii Nimburg-Praga-Deczyn, z drugiej strony linii Dolna Lipka-Uście nad Orlicą tudzież jednej z linii łączących, wymienionych w §. 1 pod c) i d).

Akta i dokumenta z tego powodu spisać się mające, wolne są od opłat i stempli.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolej konesyonowanych nadaje się konesyonarzysem prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane konesyonarzysem podobne prawo w razie budowy kolej bocznych prowadzących do poszczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolej.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolej konesyonowanych, winni konesyonarzyse trzymać się osnowy niniejszego dokumentu konesysi, jakotek istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o konesyach na kolej żelazne z dnia 14 września 1854\*) i regulaminu ruchu kolej żelaznych z dnia 16 listopada 1851\*\*) tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolej żelaznych, konesyonarzyse winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacji końcowych godzinę odjazdu i szybkość w każdym kierunku.

Ille razy do służby poczty potrzeba będzie więcej jak jednego osmiokołowego, lub dwóch czterokołowych wagonów, konesyonarzyse otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili według słuszności ułożyć się mające.

\*) Dzienik ustaw państwa z roku 1854, Nr. 238.

\*\*) Dzienik ustaw państwa z roku 1852, Nr. 1.

Jeżeli administracja pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyjono-wanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austriackich, natęczas koncesyjusze winni utrzymywać i naprawiać własnym kosztem potrzebne do tego celu wagony.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach odbioru i wydawania listów ma być wyznaczone bezpłatnie stósowny pokój i izba na sprzęt w gmachu kolei żelaznej, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyjusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencji urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podległymi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyjusze zobowiązują się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzduż kolej na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracya telegrafów winna jednak porozumieć się z koncesyjuszami co do miejsca na prowadzenie linii.

Nadto koncesyjusze winni wziąć na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast koncesyjusze mają prawo przymocować do pali telegrafów państwa druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy państwowych, tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maxymalna od mili austriackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w pierwszej klasie . . . . .	36	ct.	wal.	astr.
„ drugiej „ . . . . .	27	„	„	„
„ trzeciej „ . . . . .	18	„	„	„
„ czwartej „ (dla stojących)	10	„	„	„

Przy pociągach pospiesznych, które muszą się składać przynajmniej z wagonów I i II klasy, taryfy te mogą być podwyższone o 20 precentów pod warunkiem że chyzość tych pociągów pospiesznych nie będzie mniejsza niż chyzość przeciętna pociągów pospiesznych innych kolei austriackich.

Taryfa maxymalna dla towarów przy zwykłej szybkości od celnara całego i mili:

I klasa . . . . .	1.95	ct.	wal.	astr.
II „ . . . . .	2.25	„	„	„
III „ . . . . .	3	„	„	„

Wyjątkowo wyznaczają się następujące ceny frachtu dla przedmiotów poniżej wymienionych, jeżeli wagony będą niemi zupełnie napełnione.

	Za pierwsze 10 mil	Za dalsze odległości.
Od zboża i soli . . . . .	1·5 centa	1·4 centa
„ drzewa opałowego i do rznienia . . .	1·2 „	1·0 „
„ koksu, torfu prasowanego, żywic, brył żelaznych, kamieni wapiennych i bu- dulcowych . . . . .	1·0 „	0·8 „

Jako opłata za expedycję pobierane będą przy wszelkich towarach 2 et. od celnara całego, w którą to kwotę jest już wliczona należyskość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracyja powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za expedycję pobierane będzie tylko 1·5 et. od celnara całego.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacji towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północno-zachodniej kolej austriackiej.

Na przestrzeni Średniolesie-Uście nad Orlicą i na linii łączącej tę kolej z ramieniem Pardubice-Niemiecko Brodzkiem północno-zachodniej kolej austriackiej koncesyjariusze będą uprawnieni wziąć  $1\frac{1}{2}$  razową długość kolej za podstawę do obliczenia cen jazdy i przewozu, w którym to razie jednak należyskość za ekspedycję doliczaną być nie może.

Uregulowanie cen jazdy i frachtu w granicach powyżej ustanowionych, zostawia się koncesyjuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich. Jeżeli zatem któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu przyzwala się pod pewnymi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi, natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszczane publicznie.

Administracyi państwa przysługuje w każdym razie prawo odpowiedniego zniżenia cen jazdy i przewozu, tudzież opłat pobocznych gdy dochód czysty ostatnich dwóch lat więcej niż dziesiąty procent wynosić będzie.

Dalej postanawia się że we wzajemnym obrocie bezpośrednim z linii północno-zachodniej kolej austriackiej na linie niniejszym koncesjonowane i odwrotnie, odległości do wymiaru taryfy razem wzięte, a linie niniejszym koncesjonowane pod tym względem jako część składowa północno-zachodniej kolej austriackiej uważane będą.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należyskość przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowana także w walucie krajowej.

Redukcja taryfy na walutę krajową ma się odbywać co miesiąc, na żądanie koncesyjuszów, jakoteż z rozporządzenia administracyi państwa według przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu, przy czem jednak bez zezwolenia koncesyjuszów nie może nastąpić zniżenie poniżej 5 prc. kursu przeciętnego.

§. 10. Do transportów wojskowych mają być zastosowane odnośne postanowienia dokumentu koncesji dla północno-zachodniej kolej austriackiej.

Postanowienia te winny być zastosowane także do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się zastosować na kolej koncesjonowanej ulgi dla podróżujących wojskowych przyzwolone ze strony wszystkich austriackich administracji kolei.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolej żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy dostarczeniem środków przewozowych, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów organizacyjnych i instrukcji dla oddziałów kolej polowej.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficeraliści i służby, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolej żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesji lub w sprawach dochodów, używają kolej żelaznej i wykażą się polecienniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróznym.

§. 12. W wypadkach nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austriackim, administracja państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy ceny maksymalnej.

§. 13. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo odstąpienia niniejszej koncesji północno-zachodniej kolej austriackiej lub zawiązania osobnej spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszy pozwala się im wydawać akcje i obligacje z prawem pierwzeństwa opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być przedstawiane i urzędownie notowane.

Suma uzyskana za pomocą obligacji z prawem pierwzeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacje z prawem pierwzeństwa będą wydawane w walucie zagranicznej, natenczas należy także uwidoczyć kwotę w walucie austriackiej.

Umorzenie obligacji z prawem pierwzeństwa winno nastąpić przed umorzeniem akcji.

Na wypadek połączenia kolej niniejszym koncesjonowanych z północno-zachodnią koleją austriacką wydatki wspólne mają być rozdzielone według następujących postanowień:

- a) Wydatki na dyrekcję i zarząd w stosunku dochodów ryczałtowych osiągniętych na poszczególnych grupach kolej;
- b) uposażenie funduszy pensji, prowizji i wsparcie w stosunku płac i zasług wypłacanych na poszczególnych przestrzeniach kolej;
- c) wydatki na reperację i utrzymanie środków ruchu, tudzież kosztu transportu pociągów przechodzących bezpośrednio z północno-zachodniej kolej austriackiej na jedną z linii niniejszym koncesjonowanych i odwrotnie, w stosunku mil pociągowych przebytych na wszystkich liniach kolej;
- d) wydatki na dworce w Nimburgu, Chlumecu i na dworzec w zetknięciu linii Pardubice-Niemiecki Bród, w stosunku liczby pociągów utrzymujących ruch w tych dworcach.

Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy; statuta spółki winny być przedłożone administracyi państwa do zatwierdzenia.

§. 14. Koncesyonaryusze mają prawo ustanawiać agencje w kraju i za granicą, tudzież urządzać środki przewozowe dla osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 15. Koncesyonaryusze zobowiązują się popierać jak najsielniej przyjęcie do skutku kolej boecznych prowadzących do kopalni węgla wzdłuż kolej głównej, i w tym celu wejść w układy z interesowanymi

Za prawne nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, koncesyonaryusze winni ze względu na połączony z temi ciężar czynności uiszczać do skarbu państwa roczne wynagrodzenie pauszałne, którego wysokość oznaczy administracya państwa, w stosunku odnośnych kwot opłacanych przez inne kolej krajowe.

Podobnież zobowiązują się koncesyonarzyusze że zgłaszających się o posady przy przedsiębiorstwie a uzdolnionych do tego wysłużonych wojskowych, zwłaszcza podoficerów którzy dobrze służyli, w myśl rozporządzenia cesarskiego z dnia 19 grudnia 1853 szczerogólnie uwzględniąć będą.

**§. 17. Państwo przymyka kolej koncesyjowanej następujące ulgi:**

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i uiszczania opłat stemplowych od kuponów, tudzież od wszelkiego podatku, jaki mocą przyszłych ustaw może być zaprowadzony, na przeciag lat trzydziestu;
- b) uwolnienie od stempli i opłat przy wszystkich kontraktach, podaniach i innych dokumentach w celu pozyskania kapitału, tudzież w przedmiocie budowy i urządzeń kolej, aż do chwili otwarcia ruchu;
- c) uwolnienie od stempli i opłat pierwszej emisji akeyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, jakież kwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności przy zakupnie gruntów.

**§. 18. Rachunek budowy będzie zamknięty po otwarciu ruchu i całkowitem jej wybudowaniu według planów zatwierdzonych przez administrację państwa, jednak z zastrzeżeniem uzupełnień dodatkowych.**

W rachunku budowy będą policzone:

- a) koszta robót przygotowawczych i sporządzenia planów;
- b) koszta ostatecznego wykończenia i urządzenia kolej, odsetki interkalarne od kapitału budowy, tudzież wszelkie inne wydatki, jakie trzeba będzie ponieść koniecznie z powodu urządzenia kolej i wprowadzenia jej w ruch;
- c) koszta pozyskania funduszów, a względnie kwota przeciętnej straty na kursie przy ściąganiu funduszów w gotówkę zapomocą akeyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa.

**§. 19. Administracja państwa ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej, tudzież urządzenie ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić, aby błędy w tym względzie były powstrzymane, a względnie usunięte.**

Administracja państwa, ma także prawo wglądwać w administrację za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie organu.

Komisarz przez administrację państwa ustanowiony ma także prawo znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne i zawieszać wszelkie rozporządzenia szkodliwe interesowi państwa.

**§. 20. Czas trwania koncesyi, z wyrzeczoną w §. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleję żelazną, ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolej, ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na wszystkich niniejszym koncesyjowanymi liniach kolej i gaśnie po upływie tego czasu.**

Koncesya gaśnie także, jeżeli ustanowiony w §. 3 termin ukończenia budowy i otwarcia ruchu nie będzie dotrzymany, a przekroczenie terminu nie może być usprawiedliwione w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleję żelazną, mianowicie przesileniami politycznymi, lub finansowemi.

**§. 21. Administracja państwa zastrzega sobie prawo, że po upływie trzydziestu lat od dnia wystawienia dokumentu koncesyi, może w każdym czasie odkupić kolej koncesyjowaną.**

Dla oznaczenia ceny odkupu, obliczone będą roczne dochody czyste przedsiębiorstwa w ciągu siedmiu lat rzeczywiście odkup poprzedzających, z tego stracony będzie dochód czysty dwóch lat najniepomyślniejszych, i policzony będzie przeciętny czysty dochód pozostały lat pięciu.

Ta kwota przeciętna będzie wypłacana koncesyonarom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesji.

§. 22. Przy wygaśnięciu koncesji i z dniem wygaśnięcia, państwo wechodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolej koncesjonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolej i wszystkich nieruchomości przynależystości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolej potrzebnych w miejscowościach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkimi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materiałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stosowne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Na mocy odkupu kolej i z dniem tego odkupu, wechodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolej obecnie koncesjonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionymi, a tu należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomościami.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesji, jakotekże przy odkupieniu kolej koncesyonarom zatrzymują własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, i należących się mu aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniezionych lub nabitych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewarni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składowów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracyja państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolej żelaznej.

§. 23. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, miało się powtarzać naruszanie lub niedopełnianie zobowiązań wskazanych dokumentem koncesji lub ustawami, administracyja państwa przysługiwać będzie prawo, zarządzić odpowiednie ustawom środki zaradcze, a według okoliczności uznać koncesję, nawet przed upływem jej trwania jako nieobowiązującą.

Ostrzegając surowo aby nikt nie ważył się działać przeciwko postanowieniom tej koncesji i nadając koncesyonarom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, udzielamy wszystkim władzom, do których to należy, wyraźny rozkaz, aby ściśle i troskliwie czuwały nad koncesją i wszystkimi w niej zawartymi postanowieniami.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszym stołcznym i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dwudziestego piątego miesiąca czerwca w roku zbawienia tysiąc osiemset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Potocki r. w.**

**Holzgethan r. w.**

**Pretis r. w.**